

Грицун Владислав Олександрович

студент 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПЕРШОГО ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯ НА МОРСЬКИХ СУДНАХ ПІСЛЯ ЗДОБУТТЯ НЕПРОФІЛЬНОЇ ВИЩОЇ ОСВІТИ

Українські моряки високо цінуються на світовому ринку праці. Україна займає перше місце в Європі і четверте в світі за кількістю морського офіцерського складу. Система морської освіти в країні працює щосили: Україна видає морякам дипломи міжнародного зразка, які не вимагають підтвердження за кордоном [1]. У нашій країні близько ста тисяч моряків торговельного флоту. Більшість з них працюють на іноземних судновласників: працевлаштовані на американських, європейських, японських суднах. Зрозуміло, закордонні роботодавці платять морякам заробітну плату згідно зі світовими стандартами, а не українськими.

Тут постає перша проблема, яка полягає у відсутності визначення терміну «моряк». Відповідно до ст. 49 КТМ України, до екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда. До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів. Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна. Статтею 51 КТМ України встановлено вимоги до кваліфікації членів екіпажу: до зайняття посад капітана та інших осіб командного складу допускаються особи, які мають відповідні звання, встановлені Положенням про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, що затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Присвоєння звань засвідчується видачою дипломів або кваліфікаційних свідоцтв після успішного складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії [2].

Відповідно до Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 р. № 567, для присвоєння звання особи командного складу кандидат має відповідати таким вимогам: бути віком не молодше 18 років, а для присвоєння звання капітана — не молодше 20 років; мати схвалену морську вищу освіту за відповідною спеціальністю (напрямом); мати чинні свідоцтва

про відповідну схвалену обов'язкову підготовку, необхідну для присвоєння певного звання; у разі підвищення звання та/або повторного підтвердження диплома пройти підготовку за програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації) в схваленому морському вищому навчальному закладі; мати необхідний документально підтверджений стаж плавання на суднах та (у разі необхідності) фаховий виробничий стаж; бути придатними до роботи на морських суднах за станом здоров'я; підтвердити кваліфікацію в ДКК відповідно до стандартів компетентності, встановлених Кодексом ПДНВ і національними вимогами, необхідних для зайняття посади або посад на морських суднах відповідно до звання, яке присвоюється. Також, якщо взяти до уваги інші норми цього Положення (розділ IV), то також можна відзначити, що для здобуття звання особи командного складу потрібно мати схвалену морську вищу освіту з освітньо-кваліфікаційним рівнем не нижче бакалавра [3]. Для того щоб стати особою яка буде належати до суднової команди, досить пройти спеціальні курси. Але якщо мова йде про те, щоб стати офіцером торгового флоту, то не минути вищого навчального закладу. Вирішуючи, ким стати – рядовим або офіцером – слід врахувати, що до кінця 2019 року нестача офіцерів на світовому ринку праці складе 42 тис. 500 осіб, а рядовим, навпаки, буде бракувати робочих місць. Тому кваліфікованим випускникам морських вишів гарантоване стовідсоткове працевлаштування, тим, хто закінчив курси, знайти роботу буде набагато складніше. Крім того, зарплата офіцера набагато вище зарплати рядового [4].

У будь-якому морському виші потрібно провчитися чотири роки, щоб отримати диплом бакалавра, який дозволяє займати будь-яку посаду крім капітана і старшого механіка. Після цього необхідно вчитися ще півтора або два роки для отримання ступеня спеціаліста або магістра, яка відкриває доступ до всіх посад. Однак одна з проблем полягає в тому, що в законодавстві немає чіткого положення щодо тривалості навчання, якщо вже є вища освіта, але неморська, тобто непрофільна. Такі випускники (які не отримали спеціальної морської освіти, а здобули, наприклад, юридичну, філологічну або медичну освіту) можуть розраховувати на працевлаштування на посади юрисконсультів, помічників-діловодів, лікарів, якщо, звісно, такі посади передбачені та необхідні на конкретному судні. Для роботи ж на посадах, що вимагають знань морської справи, такої освіти недостатньо – потрібно отримувати додаткову, другу освіту – у залежності від посади, на яку претендує здобувач.

Питання працевлаштування моряків є досить специфічним завдяки посередницькому елементу. Таким елементом виступають кріюінгові компанії. В даному разі існує цілий спектр проблемних питань. Так, з моряка стягується плата в обмін на сприяння в пошуку роботи та укладання контракту з компанією-працедавцем. Непоодинокими є

випадки, коли пропонується підписати зовсім інший контракт, умови якого більш жорсткі, а у разі відмови моряк відправляється додому за власний рахунок [5].

Так, в агентствах з підбору морських кадрів зацікавлені лише в дуже досвідчених і висококваліфікованих працівниках. Щоб відповідати цим вимогам юному моряку або морячці потрібно отримати досвід роботи на судні, яку їм ніхто і не дасть через те, що того самого досвіду у них немає. Отже всі вимоги можуть виконатися окрім останньої, що стосується стажу. Таким чином, має місце своєрідне «замкнене коло», оскільки нинішня кадрова політика судовласників і кріюінгу не дозволяє перспективним молодим фахівцям отримати необхідний досвід. Надання практики молодим морякам, здавалося б, повинно бути справою профільних ВНЗ, але на практиці вони не мають ні можливостей, ні засобів для того, щоб забезпечити випускників першим місцем роботи. У зв'язку з цим, дипломований моряк змушений роками сидіти на березі без надії вперше піти в рейс.

Як висновок можна зазначити, що законодавча база, яка регулює морську галузь, досі залишається недосконалою. За 25 років незалежності Україна зазнавала постійних змін у статусі центральних виконавчих органів, які регулюють морську галузь. На сьогодні більшість підприємств морського господарства належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Нещодавно українське правове суспільство об'єднало свої зусилля, спрямовані на поліпшення законодавчої бази, яка регулює деякі з основних питань морського права, зокрема, арешт суден за морськими вимогами, контроль та управління баластними водами, але на нашу думку слід врахувати деякі положення з приводу «першого виходу в море» для здобуття стажу плавання на судах. Звісно, така робота призведе до внесення необхідних змін до законодавства, тим самим надаючи Україні можливість отримати потужну систему морського права та стати більш привабливою як морська юрисдикція.

Список використаних джерел

1. Про затвердження Порядку видачі кваліфікаційних документів особам командного складу суден та суднової команди морських суден: наказ Міністерства інфраструктури України від 18.10.2013 р. № 812. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1950-13>
2. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № № 47-52. – Ст. 349.
3. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 р. № 567. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1466-13>

4. Лльч Л. М. Узгодження кваліфікацій з урахуванням потреб ринку праці: проблеми та шляхи розв'язання // Демографія та соціальна економіка. – 2015. – № 3 (25). – С. 173-184.
5. Особливості захисту прав українських моряків у відносинах з іноземними роботодавцями // Юридична газета онлайн. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/osoblivosti-zahistu-prav-ukrayinskih-moryakiv-u-vidnosinah-z-inozemnimi-robotodavcyami.html>

Ключові слова: непрофільна освіта, працевлаштування моряків, моряк, особа командного складу, суднова команда.

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкіна Т. В.

Гуленко Владлена Владиславівна

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПОРТІВ ТРЕТЬОГО ПОКОЛІННЯ В УКРАЇНІ

У сучасному світі морські перевезення слід розглядати не тільки як невід'ємну частину світової транспортної системи та світової торгівлі, але й як об'єкт жорсткої конкурентної боротьби. Україна має сприятливі конкурентні передумови для розвитку торгівельного мореплавства, в тому числі у сегменті портового господарства. Однак глобалізація економічних процесів призводить до неспроможності вітчизняних морських торговельних портів не лише обслуговувати вже наявні виробничі і транспортні структури, але й формувати нові відповідно до стратегії розвитку регіонів і держави в цілому.

Підвищенню рівню конкурентоспроможності, а також поліпшенню фінансово-правового стану морських торговельних портів сприяє безперервний розвиток їх господарської діяльності. Це в свою чергу призводить до еволюції порту з першого покоління, коли він служить виключно сполучною ланкою між морським та континентальним транспортуванням, виконуючи функції навантаження, розвантаження і зберігання, до порту другого покоління, який придатний до промисловості за умови сприяння муніципалітетів в плані ресурсів і наземного транспортування.

Якщо ж говорити про порти третього покоління, то вони виступають не лише спеціалізованими терміналами, а розподільними центрами, що створюється додаткова вартість. Порти четвертого покоління вже створюють промислові підприємства, не пов'язані з